

## Průmyslovka na křídlech

Přestože letectví nebylo nikdy hlavní náplní studia na plzeňské strojnické průmyslovce,

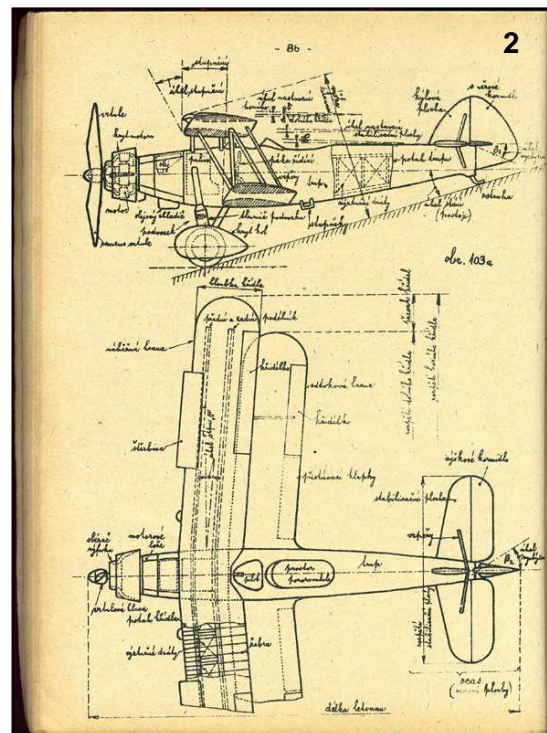


táhne se jako červená nit podstatnou částí její historie. Na české a německé průmyslovce studovali letečtí průkopníci, pozdější letci i letečtí konstruktéři a letectví se jako symbol moderní techniky dlouho drželo v náplni studia nejprve jako samostatný vyučovací předmět, později jako tematický celek v předmětu stavba a provoz strojů. Před časem jsem měl to potěšení

poskytovat některé podklady renomovanému leteckému historikovi panu Hanušovi Salzovi, který je autorem prvních dvou dílů čtyřdílné unikátní publikace *Letectví a město Plzeň*. Plzeň i průmyslovka si tuto připomínku určitě zaslouží, byť byla slovnatá Borská pole, tato téměř kolébka české aviatiky, obětována bez mrknutí oka ve prospěch průmyslové zóny.

Úplné počátky hledejme v nedalekých Malesicích. Zde se plzeňští funkcionáři Českého aviatického družstva chopili příležitosti a pronajali nepoužívané dostihové závodistiště s úmyslem upravit je na letiště a vybudovat zde hangár. 26. 5. 1910 zde francouzský aviatik Jullerot předvedl první úspěšnou leteckou produkci v Čechách. Pro nás zajímavé, že jedním ze dvou, kdo podepisovali nájemní smlouvu malesických pozemků, byl bývalý žák plzeňské průmyslovky Emanuel Kabát (i druhé jméno není bez zajímavosti – Ing. Martin Frič byl otcem slavného filmového režiséra „Maca“ Friče). Kabát (1878-1931), pozdější předseda Západočeského aviatického klubu, pocházel z Plzně, byl průkopníkem automobilismu, lyžování, fotografem i filmařem, stavitelem leteckých modelů a zámožným majitelem právozárečného domu v Bezručově ul. 12. Již dříve však podpořil zájem o letectví profesor české státní průmyslové školy Josef Černovický (na škole působil v letech 1906-1935) svojí přednáškou 28. 4. 1909. Jak píše H. Salz: „Nastínil fyzikální podstatu létání a popsal konstrukce jednotlivých francouzských, německých a amerických letadel.“

V letech 1913 a 1916 maturovaly na české průmyslovce v Plzni dvě významné osobnosti českého letectví. Oldřich Haller (1893-1954, mat. 1913) stavěl jako student se spolužákem Františkem Šnáblem závěsné kluzáky a dokonce se pustil do konstrukce leteckého motoru. Tříválec Hallerovy konstrukce, inspirovaný tehdy slavnými francouzskými motory Anzani, byl vyráběn ve školních dílnách (ve spolupráci se Škodovými závody) a po válce, která práce zbrzdila, vyzkoušen alespoň na zemi. V roce 1914 Haller nastoupil do Škodových závodů, kde pracoval ve zbrojovce, ale především také v konstrukci letadel a motorů, pokud existovala. Podle nařízení ministerstva veřejných prací dostal později na základě praxe titul inženýra, neboť vysokoškolské studium mu znemožnila



válka. Haller byl aktivním letcem a (podobně jako zmíněný Šnábl) činovníkem Západočeského aeroklubu (zal. 1919 jako Západočeský aviatický klub). V roce 1919 se podílel na stavbě prvního československého letounu Bohemia B 5 (školní-sportovní dvoumístný dvouplošník o rozpětí 8 m a délce 6,7 m, poháněný 4válcovým motorem o výkonu asi 40 k). Jeho celoživotním snem bylo sestrojení letadla s kolmým startem a vlastnostmi pozdějších vrtulníků. Tyto tzv. halleroidy byly ovšem slepou uličkou, nicméně autor jim věnoval obrovské množství času, energie i finančních prostředků.

Tři roky po Hallerovi, tedy v r. 1916, maturoval na plzeňské průmyslovce Karel Tomáš (1898 – 1967), pozdější konstruktér prvního československého proudového letounu L-29 Delfín a mnoha dalších známých a úspěšných letadel (např. Z-26 Trenér). Na rozdíl od Hallera, který byl uznán „pro službu se zbraní neschopný“, K. Tomáš narukoval, přeběhl na italskou stranu a sloužil u čerstvě zformovaných „pětatřicátníků“, jejichž pluk nesl přídomek Foligno. Po válce se už cele věnoval konstrukci letadel. Podílel se na letadlech slavného A. Šmolíka, pracoval jako šéfkonstruktér leteckého oddělení Ringhoffer-Tatra, konstruoval letadla pro Baťu ve Zlíně, byl šéfkonstruktérem v Otrokovicích, hlavním konstruktérem v Avii Čakovice, v Aeru Praha-Vysočany, ve Výzkumném a zkušebním leteckém ústavu v Letňanech a vedoucím konstruktérem Strojírny VZLET v Letňanech.

V době první republiky vzrůstal společenský význam letectví (heslo „Vzduch je naše moře“). Celostátní masová organizace s názvem Masarykova letecká liga (zal. 1926, dále MLL) podněcovala zájem o létání, o stavbu létajících modelů i o pilotní výcvik. V dílnách plzeňské průmyslovky byl tak postaven školní kluzák Skaut Standard 1932 (obr. 1), předaný po vyrobení Plachtovému odboru MLL. Stavbu vedl dílenský učitel Josef Fischer. Tyto kluzáky se stavěly na 28 školách, s konstrukcí kluzáku se dílejší učitelé podrobně seznámili ve zvláštním kurzu (tuto akci připomněla ve svém almanachu ke 100 letům školy i chrudimská průmyslovka). Autorem Skautu Standard byl Ing. Jaroslav Šlechta, významný letecký konstruktér a po válce zejména autor českých vrtulníků.

Výrazem vzrůstající vážnosti letectví bylo zařazení předmětu letadla a letectví do osnov 4. ročníku. Došlo k němu ve školním roce 1937/38. V Plzni předmět vyučovali Ing. Arnošt Jindřich, později také Josef Liška a jako externisté též Vlastimil Veselý, podplukovník letectva v Plzni, a Oldřich Doležal, štábní kapitán letectva. Profesor Jindřich byl autorem učebnice (v současném fondu školní knihovny je jeden exemplář, viz obr. 2), vydané Ústavem pro učebné pomůcky průmyslových a odborných škol. Jedná se o zajímavý dokument (strojopis s ručně kreslenými obrázky), který podává ucelený výklad předválečných znalostí problematiky meteorologie, aerodynamiky, mechaniky letu, konstrukce a řízení letadla a účinků létání na lidský organismus. Arnošt Jindřich, plzeňský rodák, byl v roce 1946 přeložen na státní mistrovskou školu strojnickou v České Třebové a pověřen současně její správou.



Josef Liška, demobilizovaný poručík zbrojní služby (a absolvent průmyslovky v roce 1932), učil letadla a letectví v letech 1941-1945. Pravděpodobně jeho zásluhou se do školy dostalo letadlo (pamětník Ing. J. Pertlíček vzpomínal, že mu žáci říkali „Liškovo letadlo“), zachycené na jediné dochované fotografii z vestibulu školních dílen. Podle tvaru přídě (krycí plechy a uspořádání válců do široce rozevřeného „V“, které bylo charakteristické pro motory Hispano-Suiza) by se mohlo jednat o stíhačku Letov Š 20, dvouplošník konstruktéra Aloise Šmolíka. Nosné plochy byly podle sdělení ing. Pertlíčka demontovány a uloženy vedle trupu. 1. 7. 1945 nastoupil J. Liška opět činnou vojenskou službu. Další osud „Liškova letadla“ se mi nepodařilo zjistit. „Liškovo letadlo“ zřejmě nebylo prvním letadlem, které měla škola ve sbírkách. H. Salz v publikaci Letectví a město Plzeň 2 píše: „Koncem 20. let ZA (pozn. aut.

Západočeský aeroklub) *ještě věnoval drak L-BIZK (imatrikulační označení, jinak se jednalo o dvoumístný Albatros B-II – pozn. aut.) bez motoru místní skupině MLL v Táboře a blíže neurčené dva draky ze zrušených letadel jako učební pomůcky strojnické průmyslovce v Plzni a zvláště strojnické průmyslovce v Mladé Boleslavi, která měla letecké oddělení.*“

Protože nepíší vědecký článek, mohu si dovolit domněnku, jakéže to letadlo skončilo ve škole. Západočeský aeroklub vyřazoval v letech 1928-1929 letadla typu Hansa-Brandenburg, Albatros B-II a SPAD S-VII, vysloužilou přeslavnou francouzskou stíhačku z první světové války. Možná to byla právě ona... Je zajímavé, že i SPAD byl poháněn motorem Hispano-Suiza a kryt motoru byl tedy velmi podobný tomu na obrázku. Ale viditelné „plechy“ přesně odpovídají zmíněnému Letovu Š-20, nikoli SPADu.

Použito:

SALZ, H. *Letectví a město Plzeň I a II*. Plzeň, 2000-2007.

JINDŘICH, A. *Letadla a letectví I. a II. díl*. Ústav pro učební pomůcky průmyslových a odborných škol, 1946.

Materiály SPŠS, Plzeň.

Josef Gruber

Publikováno ve Zpravodaji SPŠ strojnické, Plzeň v červnu 2010.